Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11903**

19. Wahlperiode 24.07.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Anja Hajduk, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/10827 –

Fortschritte der Bundesregierung beim Abbau umweltschädlicher Subventionen

Vorbemerkung der Fragesteller

Während die Debatte um eine CO_2-Bepreisung an Dynamik gewinnt, ist aus Sicht der Fragesteller nichts dergleichen zum Abbau umweltschädlicher Subventionen zu erkennen. Dabei wird umweltschädliches Verhalten in Deutschland nach wie vor mit weit mehr als 50 Mrd. Euro jährlich subventioniert (vgl. UBA, Umweltschädliche Subventionen in Deutschland 2016, www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf, S. 6). Umweltschädliche Subventionen sind nicht nur wettbewerbsschädlich und innovationshemmend. Sie animieren auch zu umweltschädlichem Verhalten. Daher wundert es nicht, dass Deutschland seine verpflichtenden Klimaziele 2020 nicht erreichen wird und der Bundesminister der Finanzen Olaf Scholz für den Ankauf der notwendigen Emissionsrechte mindestens 300 Mio. Euro für die Jahre 2020 bis 2022 eingeplant hat (vgl. www.tagesspiegel.de/politik/300-millionen-euro-deutschland-verfehlt-klimaziele-und-muss-strafe-zahlen/24118596.html). Die unzureichende Umwelt- und Klimaschutzpolitik der Bundesregierung kommt nach Ansicht der Fragesteller die Steuerzahlenden also jetzt schon teuer zu stehen.

Am 13. April 2019 haben die Finanzministerinnen und Finanzminister von 22 Staaten – darunter auch der Bundesminister der Finanzen Olaf Scholz – eine „Klimakoalition“ gebildet, in der sie sich u. a. für die Einführung eines CO_2-Preises und für den Subventionsabbau fossiler Brennstoffe ausgesprochen haben (vgl. www.tagesschau.de/ausland/klimaschutz-iwf-101.html).

In ihrem Koalitionsvertrag vom 12. März 2018 bekennen sich die CDU, CSU, und SPD zu den nationalen, europäischen und internationalen Klimaschutzzielen 2020, 2030 und 2050 (vgl. Koalitionsvertrag S. 137). Außerdem verpflichten sie sich, „alle Subventionen – neue und alte – gemäß den subventionspolitischen Leitlinien und dem Prinzip der Nachhaltigkeit einer stetigen Überprüfung [zu] unterziehen“ (vgl. Koalitionsvertrag S. 142). Nun stellt sich die Frage, welche Fortschritte die Bundesregierung beim Abbau umweltschädlicher Subventionen mehr als ein Jahr nach Unterzeichnung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD vorweisen kann.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 23. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung berichtet gemäß § 12 des Stabilitäts- und Wachstumsgesetzes (StabG) im zweijährigen Turnus Bundestag und Bundesrat mit dem Subventionsbericht über die Entwicklung der Finanzhilfen und Steuervergünstigungen des Bundes und über die Umsetzung ihrer Subventionspolitischen Leitlinien.

Die Leitlinien verpflichten die Bundesregierung auch zur Durchführung einer Nachhaltigkeitsprüfung für Subventionen. Grundlage hierfür ist die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Betrachtet werden die langfristigen ökonomischen, ökologischen und sozialen Wirkungen der Subventionen. Zielsetzungen, Wirkungsweisen und Zielkonflikte werden in diesem Rahmen für jede einzelne Subvention offengelegt. Darüber hinaus hat sich die Bundesregierung im Rahmen ihrer Subventionspolitischen Leitlinien verpflichtet, Subventionen regelmäßig zu evaluieren. Vor diesem Hintergrund hat das Bundesministerium der Finanzen den Auftrag gegeben, 33 bisher noch nicht extern evaluierte Steuervergünstigungen aus den Bereichen Energie- und Stromsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Einkommensteuer extern zu evaluieren. Das Forschungsvorhaben ist noch nicht abgeschlossen.

Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag dient die Subventionsberichterstattung der Bundesregierung dazu, dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat notwendige Informationen – insbesondere zum Subventionsbereich – als Entscheidungsgrundlage bereitzustellen.

1. Welche konkreten Untersuchungen und Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Unterzeichnung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD am 12. März 2018 unternommen, um „alle Subventionen – neue und alte – gemäß den subventionspolitischen Leitlinien und dem Prinzip der Nachhaltigkeit“ (vgl. Koalitionsvertrag S. 142) zu überprüfen (bitte auch den Zeitpunkt, den genauen Veröffentlichungsort einschließlich der genauen Webseite der jeweiligen Untersuchungen und Maßnahmen angeben)?

   a) Welche Subventionen hat die Bundesregierung seit Unterzeichnung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD am 12. März 2018 konkret überprüft, und welche Konsequenzen zieht sie aus den Prüfergebnissen?

Gemäß den vom Bundeskabinett beschlossenen erweiterten Subventionspolitischen Leitlinien unterliegen alle Subventionen regelmäßig einer Nachhaltigkeitsprüfung. Dies betrifft sowohl bereits bestehende als auch neu eingeführte Maßnahmen. Die Nachhaltigkeitsprüfung wird im Rahmen der Subventionsberichterstattung von dem für die jeweilige Subvention fachlich verantwortlichen Ministerium durchgeführt. Die Ergebnisse werden im Ressortkreis abgestimmt und alle zwei Jahre in den Datenblättern der Anlagen 7 und 8 des Subventionsberichts der Bundesregierung dokumentiert. Dieser ist über die Internetseite des Bundesministeriums der Finanzen in vollem Umfang öffentlich zugänglich.

Derzeit wird der 27. Subventionsbericht der Bundesregierung erstellt. In diesem Rahmen erfolgt auch eine Aktualisierung der Nachhaltigkeitsprüfung für jede Subvention. Sie wird nach Verabschiedung des 27. Subventionsberichts durch das Bundeskabinett als Bestandteil der Subventionsberichterstattung unter www.bundesfinanzministerium.de veröffentlicht.

Im Rahmen des in den Vorbemerkungen genannten Evaluierungsvorhabens wurde erstmals auch die Nachhaltigkeit der betrachteten Subventionen durch externe Gutachter untersucht. Der 27. Subventionsbericht der Bundesregierung wird erste Ergebnisse darstellen.

b) Welche Subventionen hat die Bundesregierung seit Unterzeichnung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD am 12. März 2018 gekürzt oder gänzlich beendet?

Gegenüber dem 26. Subventionsbericht sind die bis 2016 ausfinanzierten Zuschüsse im Rahmen des Programms „Niedrigenergiehaus im Bestand“, die Zuschüsse zum High-Tech Gründerfonds, die Darlehen zum Explorationsprogramm (Explo II) und die Zuschüsse zur Digitalisierung der Filmtheater in Deutschland beendet worden.

Ferner sind insbesondere folgende Finanzhilfen degressiv ausgestaltet worden: Steigerung der Energieeffizienz/ab 2019 Beratung Energieeffizienz (Senkung der Zuschüsse für die Umsetzungsbegleitung) sowie Hardware-Nachrüstung von gewerblichen Handwerker- und Lieferdieselfahrzeugen (ab dem 1. Juni 2019 abgesenkte Förderhöchstgrenze).

Beim Markteinführungsprogramm zur Förderung des Einsatzes erneuerbarer Energien ist im Zuge der kontinuierlichen Überprüfung des Programms auch eine degressive Ausgestaltung der Förderung beabsichtigt.

Bei den Steuervergünstigungen wird die Steuerbegünstigung für Flüssiggas und Erdgas, das als Kraftstoff verwendet wird, sukzessive abgeschmolzen: Für Erdgas ab dem 1. Januar 2024 in drei Stufen, für Flüssiggas seit dem 1. Januar 2019 in vier Stufen (§ 2 Absatz 2 des Energiesteuergesetzes – EnergieStG). Bei der Steuerbegünstigung für den öffentlichen Personennahverkehr wurden zur Kompensation aufgrund der vorgenannten Änderungen für Erd- und Flüssiggas die Steuerentlastungsbeträge des § 56 Absatz 2 EnergieStG entsprechend angepasst.

2. Sieht die Bundesregierung insbesondere aus klimapolitischer Perspektive die Notwendigkeit, die Energiesteuersätze für Diesel und Benzin anzugleichen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass ein Liter Dieselkraftstoff mehr CO_2 emittiert als ein Liter Benzin?

   a) Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, und wie sieht der Zeitplan aus?

   b) Wenn nein, warum nicht?

Zwar unterliegt Dieselkraftstoff gegenüber Benzin einem geringeren Energiesteuersatz, diesem stehen aber höhere Steuersätze für Pkw mit Dieselmotoren bei der Kraftfahrzeugsteuer gegenüber. Nach der Intention des Gesetzgebers handelt es sich dabei um einen pauschalen Belastungsausgleich des energiesteuerlichen Vorteils für diese Fahrzeuge. Auch die Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG zur Harmonisierung der Energiebesteuerung sieht geringere Mindeststeuersätze für Dieselkraftstoff vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

3. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die Energiesteuersubvention für Kerosin im innerdeutschen Flugverkehr abzuschaffen, um damit auch die nach Ansicht der Fragesteller ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen, klimaverträglicheren Mobilitätsformen abzuschaffen?

   a) Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, und wie sieht der Zeitplan aus?

   b) Wenn nein, warum nicht?

Die Vorschläge für eine Aufhebung der Steuerbefreiung von Kerosin werden von der Bundesregierung zurzeit geprüft.

4. Mit welchen EU-Mitgliedstaaten führt die Bundesregierung derzeit Gespräche, um die nach § 14 Absatz 2 EU-Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) bestehende Möglichkeit bilateraler Vereinbarungen zu treffen, damit das Kerosin bei Flügen zwischen zwei Mitgliedstaaten besteuert wird (bitte Datum, Teilnehmende und Ergebnissen der Gespräche nennen)?

   Falls sie keine Gespräche führt, wann wird sie diese mit welchen Staaten aufnehmen?

Die Bundesregierung steht kontinuierlich im Austausch mit anderen Staaten zu verschiedenen Themen der Klimapolitik, unter anderem auch zur CO_2-Bepreisung im Luftverkehr, jüngst bei der Konferenz zu „carbon pricing and aviation taxes“ am 20. und 21. Juni 2019 in Den Haag, an der Vertreter der Bundesregierung (Bundesministerium der Finanzen, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) teilgenommen haben.

5. Welche Fortschritte gibt es innerhalb der Bundesregierung zur Abstimmung einer Position zu einer von den Niederlanden und Belgien vorgeschlagenen EU-weiten Besteuerung des Luftverkehrs (vgl. Antwort auf die Mündliche Frage 41 des Abgeordneten Stefan Schmidt vom 13. März 2019, Plenarprotokoll 19/85)?

Die Abstimmungen innerhalb der Bundesregierung dauern an.

6. Welche Fortschritte gibt es innerhalb der Bundesregierung zu konkreten Planungen zur Auswahl und Umsetzung subventionspolitischer Maßnahmen, damit der Kerosinverbrauch für Inlandsflüge in Deutschland so bepreist wird, dass der Flugpreis die „ökologische Wahrheit“ sagt (vgl. Antwort zu Frage 14 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1577)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

7. Welche Fortschritte gibt es innerhalb der Bundesregierung zu konkreten Planungen zu Maßnahmen für den Abbau der Subventionen in Form von Ausnahmen von Energiesteuern für Industrie und Gewerbe, um hier Anreize für Klimaschutz und Modernisierung zu schaffen (vgl. Antwort zu Frage 10 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1577)?

Im Rahmen des oben genannten Evaluierungsauftrags werden derzeit auch 13 Steuervergünstigungen aus dem Bereich der Energie- und der Stromsteuer systematisch untersucht. Die Bundesregierung wird prüfen, inwieweit sich aus den Ergebnissen weiterer Handlungsbedarf ergibt.

8. Welche Fortschritte gibt es innerhalb der Bundesregierung zu konkreten Planungen zu Maßnahmen für den Abbau der Subventionierung des Agrardiesels und des Dieselkraftstoffs für die Binnenschifffahrt (vgl. Antwort zu Frage 8 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1577)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. Zu welchen Ergebnissen ist die Bundesregierung bei der Überprüfung der Anreiz- und Lenkungswirkung derzeit bestehender Energiepreisbestandteile in Form von Abgaben, Umlagen und Steuern gekommen (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 142 des Abgeordneten Stefan Schmidt vom 12. November 2018 auf Bundestagsdrucksache 19/5984)?

   Wann ist eine Umsetzung der Ergebnisse geplant?

Die Prüfung der Anreiz- und Lenkungswirkung derzeit bestehender, hoheitlich veranlasster Energiepreisbestandteile in Form von Abgaben, Umlagen und Steuern ist noch nicht abgeschlossen.

10. Welche konkreten Subventionen für fossile Brennstoffe wird die Bundesregierung abschaffen, nachdem sich Bundesfinanzminister Olaf Scholz zusammen mit 21 anderen Finanzministerinnen und Finanzministern in der „Klimakoalition“ dafür ausgesprochen hat (vgl. www.tagesschau.de/ausland/klimaschutz-iwf-101.html), und wie sehen die nächsten Schritte inkl. Zeitplan aus?

Das Bundesministerium der Finanzen hat mit Beitritt zur „Klimakoalition“ (Coalition of Finance Ministers for Climate Action) zugesagt, im Rahmen nationaler Zuständigkeiten und Aufgaben auf die Förderung gemeinsamer Standards und Prinzipien, der sogenannten Helsinki Prinzipien, hinzuwirken.

11. Wird die Bundesregierung auch die Subventionierung der nichtenergetischen Verwendung von Energieprodukten (Verwendung u. a. zur Kunststoff- bzw. Plastikproduktion) abschaffen, und wie sehen hier die nächsten Schritte inkl. Zeitplan aus?

Bei der Nichtbesteuerung erdölbasierender Rohstoffe handelt es sich nicht um eine Subvention, da nur die energetische Nutzung fossiler Rohstoffe der Energiesteuer unterliegt.

12. Zu welchen konkreten Ergebnissen ist die Bundesregierung mittlerweile hinsichtlich der Maßnahmen gekommen, die laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD zur „Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten“ führen sollen (vgl. Antwort zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/1577)?

Der Luftverkehr ist ein internationaler Sektor. Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer und internationaler Ebene für Maßnahmen ein, die möglichst nicht zu einer einseitigen nationalen Belastung führen.

13. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die umfangreichen Subventionen für die Flughäfen in Höhe von mindestens durchschnittlich 112 Mio. Euro pro Jahr und hohen externen Kosten auch angesichts der schlechten Jahresergebnisse der Regionalflughäfen abzubauen (vgl. http://foes.de/pdf/2017-03-FOES-Kurzanalyse-Regionalflughaefen.pdf)?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass Regionalflughäfen eine wichtige Rolle, insbesondere bei der Anbindung der Regionen und der Entlastung größerer slot-regulierter Flughäfen, spielen können. Die Zuständigkeit für die Genehmigung und den Betrieb von Flugplätzen hat der Bund auf die Länder übertragen. Das EU-Beihilferecht und insbesondere die Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (2014/C 99/03) sind ein probates Mittel, Subventionen im Luftverkehr zu überprüfen.

14. Plant die Bundesregierung Änderungen beim „Dienstwagenprivileg“, die bewirken, dass die steuerliche Absetzbarkeit auch verbrauchstarker Dienst- und Firmenwagen mit hohen CO_2-Emissionen an den CO_2-Ausstoß gekoppelt wird, nachdem die Bundesregierung im „Gesetz zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften“ Ende 2018 die steuerliche Absetzbarkeit zumindest bei vollelektrischen Dienst-E-Autos und Dienst-Hybridautos bereits grundsätzlich an den CO_2-Ausstoß gekoppelt hatte?

Die Bundesregierung plant keine Änderungen, die bewirken, dass die steuerliche Abziehbarkeit auch verbrauchstarker Dienst- und Firmenwagen mit hohen CO_2-Emissionen an den CO_2-Ausstoß gekoppelt wird.

Die Fragestellung geht davon aus, dass mit dem Gesetz zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2338) die steuerliche Abziehbarkeit zumindest bei „vollelektrischen Dienst-E-Autos und Dienst-Hybridautos“ bereits grundsätzlich an den CO_2-Ausstoß gekoppelt worden sei. Eine solche Koppelung besteht nicht.

15. Hält die Bundesregierung angesichts der aktuellen politischen und medialen Debatten um die Einführung eines CO_2-Preises an ihrem Ziel fest, ein CO_2-Bepreisungssystem nach Möglichkeit global, jedenfalls aber innerhalb der G20-Staaten einzuführen (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 79 des Abgeordneten Stefan Schmidt vom 22. März 2019 auf Bundestagsdrucksache 19/9081 und die Vorbemerkungen zu Bundesminister Scholz am 13. April 2019)?

    a) Wenn ja, warum, und wie sehen die nächsten Schritte der Bundesregierung aus, um auf dieses Ziel hinzuwirken (bitte auch Zeitplan angeben)?

    b) Wenn nein, welche Position vertritt die Bundesregierung?

Ja. Die Bundesregierung steht kontinuierlich im Austausch mit anderen Staaten zu den Themen Klimaschutz und CO_2-Bepreisung.

Auf die Antworten zu den Fragen 9 und 16 wird verwiesen.

16. Welche konkreten Schritte plant die Bundesregierung, um die von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel vorgeschlagene „Koalition der Willigen“ für eine möglichst einheitliche europäische Bepreisung von CO_2 zu bilden (vgl. https://de.reuters.com/article/eu-klimaschutz-gipfel-idDEKCN1SG0RG)?

Das Thema CO_2-Bepreisung wird im Rahmen der Sitzungen des Klimakabinetts der Bundesregierung diskutiert.

Auf europäischer Ebene steht die Bundesregierung mit allen EU-Mitgliedstaaten in regelmäßigem Kontakt zu energie- und klimapolitischen Themen. Mit Frankreich tauscht sich die Bundesregierung umfassend zu klimapolitischen Themen in der Meseberger Klima-AG aus, unter anderem auch zur CO_2-Bepreisung.

17. Wird im neu gegründeten Klimakabinett diskutiert, inwiefern der Abbau umweltschädlicher Subventionen zum Erreichen der deutschen Klimaziele beitragen kann?

a) Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen zum Abbau umweltschädlicher Subventionen werden innerhalb des Klimakabinetts derzeit diskutiert?

b) Wenn nein, warum nicht?

Das Klimakabinett wird Kabinettentscheidungen zur rechtlich verbindlichen Umsetzung des Klimaschutzplanes 2050 sowie der für Deutschland verbindlichen Klimaschutzziele für das Jahr 2030 vorbereiten. Dem Kabinettausschuss kommt insbesondere bei der Vorbereitung der noch in diesem Jahr zu verabschiedenden gesetzlichen Regelungen eine entscheidende Rolle zu.

18. Welche konkreten Schritte plant die Bundesregierung, um den Wärmemarkt zu dekarbonisieren und entsprechend Förderungen für neue Öl- und Gasheizungen zu beenden, und wie sieht der konkrete Zeitplan aus?

Am 14. November 2016 hat das Bundeskabinett den Klimaschutzplan 2050 beschlossen und damit erstmals Klimaziele für einzelne Sektoren vorgelegt. Im Klimaschutzplan 2050 wurde ein möglicher Weg erarbeitet, mit dem ein weitgehend treibhausgasneutrales Deutschland bis zum Jahr 2050 realisiert werden kann.

Um die Ziele der Effizienzstrategie Gebäude zu unterstützen, formuliert der Klimaschutzplan 2050 im Rahmen der Strategie klimafreundliches Bauen und Wohnen Meilensteine und strategische Maßnahmen, die es zu beachten und jetzt umzusetzen gilt. Die Förderung erneuerbarer Wärmetechnologien wird verbessert, mit dem Ziel, dass effiziente erneuerbare Heizsysteme deutlich attraktiver als fossile sind.

Die Bundesregierung möchte im Rahmen der Umsetzung der Förderstrategie „Energieeffizienz und Wärme aus erneuerbaren Energien“ die Förderung neu ordnen, adressatengerechter ausrichten und damit auch die Attraktivität erneuerbarer Wärmetechnologien noch weiter stärken, wie dies im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode vorgesehen ist.

Für die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung kommt Wärmenetzen eine bedeutende Rolle zu, da verschiedene Wärmetechnologien wie erneuerbare Energien, Abwärme, flexible Gas KWK/Kraft-Wärme-Kopplung und Speicher kombiniert werden können, selbst als Speicher dienen und so eine hohe Flexibilität im Energiesystem bereitstellen. Daher fördert das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie seit Juli 2017 mit dem Programm „Wärmenetzsysteme 4.0“ den Neubau von sowie die Transformation hin zu modernen, CO_2-armen Wärmenetzen

der vierten Generation. Auch hier soll im Rahmen der Förderstrategie ein ergänzendes Förderangebot für die Transformation von bislang weitestgehend fossil gespeisten Bestandswärmenetzen erarbeitet werden.

19. Plant die Bundesregierung, die Subventionierung des kanadischen LNG-Terminals im kanadischen Goldboro über ihre bisherigen Beratungstätigkeiten auszuweiten?

    Falls ja, wie begründet die Bundesregierung, dass mit dieser Subventionierung das Terminal und die Gasleitungen gefördert werden können, um umweltschädliches, zum Teil gefracktes verflüssigtes Erdgas nach Deutschland importieren zu können?

Die Bundesregierung plant keine Subventionierung des kanadischen LNG-Terminals im kanadischen Goldboro. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 51 der Abgeordneten Dr. Julia Verlinden auf Bundestagsdrucksache 19/2334 verwiesen.

20. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Anteil an Umweltsteuern am gesamten Steuervolumen zu erhöhen, angesichts der Tatsache, dass der durchschnittliche Anteil der Umweltsteuern in Deutschland jährlich aufgrund unterlassener Maßnahmen absinkt und mittlerweile bei unter 5 Prozent des Gesamtsteueraufkommens liegt (www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2017/11/PD17_410_85.html) und die EU-Kommission in ihrer Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“ (vgl. www.europarl.europa.eu/meedocs/2009_2014/documents/com/com_com(2011)0571_/com_com(2011)0571_de.pdf) einen Anteil von mindestens 10 Prozent fordert?

Effiziente Anreiz- und Lenkungswirkungen von umweltbezogenen Steuern führen gerade nicht zu hohen Anteilen von umweltbezogenen Steuern am Gesamtsteueraufkommen. Daher ist diese Messgröße als Indikator auch eher ungeeignet. Änderungen der Steuer- und Abgabenstruktur müssen sich in ein tragfähiges politisches Gesamtkonzept einfügen. Dabei sind sowohl ökologische als auch ökonomische und soziale Ziele beziehungsweise Folgewirkungen zu berücksichtigen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

21. Welche konkreten Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung vor dem Hintergrund des aktuellen UNO-Berichts zum drohenden Artensterben (vgl. www.spiegel.de/wissenschaft/natur/artensterben-uno-bericht-beschreibt-dramatischen-verlust-der-artenvielfalt-a-1265482.html), um naturzerstörende und umweltschädliche Subventionen innerhalb der Gemeinsamen Agrarpolitik für den kommenden Mehrjährigen Finanzrahmen (2021 bis 2027) abzuschaffen?

Die Bundesregierung setzt sich in den Verhandlungen über die Zukunft der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) nach 2020 engagiert für ein höheres Umweltambitionsniveau ein. Deutschland unterstützt in diesem Sinne auch die ehrgeizigen Umwelt-, Natur- und Klimaschutzziele in den Legislativvorschlägen der Europäischen Kommission.

Im Rahmen der Erstellung des nationalen Strategieplans für die kommende Förderperiode und der Schaffung der damit verbundenen rechtlichen Regelungen werden die Ausgestaltung der gesamten „Grünen Architektur“ wie auch das uni-

onsvertraglich verankerte Ziel der Einkommensstabilisierung für die landwirtschaftlichen Betriebe zu berücksichtigen sein. Der Bundesregierung ist es wichtig, dass die von der Kommission vorgeschlagenen Umweltstandards nicht abgeschwächt werden. Deutschland setzt sich daher unter anderem für die Schaffung von EU-weit einheitlichen Leitplanken ein, die einen Wettbewerb um die niedrigsten Standards verhindern und dafür, dass die Öko-Regelungen in allen Mitgliedstaaten mit einem Mindestbudget ausgestattet und für die Mitgliedstaaten verpflichtend sind. Außerdem fordert die Bundesregierung einen europaweit einheitlichen Mindestanteil an nichtproduktiven Flächen.

22. Welche konkreten Subventionen der vom Bundesamt für Naturschutz aufgezeigten naturschädigenden Subventionen in der jüngsten Publikation (vgl. www.bfn.de/fileadmin/BfN/oekonomie/Dokumente/Abbau_naturschaedigender_Subventionen.pdf) werden wann abgebaut?

Der Subventionsbegriff der Bundesregierung ist durch § 12 des Stabilitätsgesetzes festgelegt. Er konzentriert sich auf Finanzhilfen und Steuervergünstigungen für private Unternehmen und Wirtschaftszweige. Eine Einstufung der Maßnahmen als umwelt- oder naturschädigende Subventionen erfolgt durch die Bundesregierung nicht. Der gesetzlichen Systematik folgend werden manche der vom Bundesamt für Naturschutz als naturschädigende Subventionen eingestuften Maßnahmen von der Bundesregierung nicht als Subventionen klassifiziert. Insofern ist der vom Bundesamt für Naturschutz verwendete Subventionsbegriff anders gefasst.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Frage 1b und 21 verwiesen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333